Nº

C 34/1

3

PREFECTURA NAVAL ARGENTINA

EN EL CONFLICTO MALVINAS

EVALUACIÓN E INFERENCIAS



M E M O R A N D U M

PARA CONOCIMIENTO DE: PRODUCIDO POR:

BUENOS AIRES, 19 de Abril de 1983

ASUNTO: LA PREFECTURA NAVAL ARGENTINA EN EL CONFLICTO MALVINAS - EVALUACION E INFERENCIAS

ANTECEDENTES

1. La P.N.A., en ejercicio de las funciones de policía que le competen, gestionó ante el Comando en Jefe de la Armada, la posibilidad de destacar personal y medios a las Islas Malvinas despues del 2 de Abril.de 1982.

2. A tal efecto, el COATLANSUR ordena el traslado al Teatro de Operaciones "Malvinas", del los guardacostas PNA GC-82 "ISLAS MALVINAS" y PNA G-83 "RIO IGUAZU"; disponiéndose luego el despliegue de los avuones "Short Skyvan" PA-54 y PA-50; como así también un Helicóptero "Puma" PA-12.Las aeronaves mencionadas realizaron el cruce sin coordinarlo con las autoridades de la FAA (CAE-CRA) despegando a tal efecto desde el Aeródromo de "Río Grande".

3. Los medios de Prefectura tenían como mision inicial el ejercer el poder de policía en el mar territorial y zona contigua y estudiar el asentamiento de la futura prefectura de las islas.

4. Debida a la situación conflictiva que se vivió, el Comandante de la Guarnición Militar MALVINAS dispueso que los medios de Prefectura cumpliesen una serie de tareas en distintos sectores de las islas, no específicos de la repartición.

5. Los dos guardacostas cruzaron durante la imposición del bloqueo dispuesto por los británicos, el día 13 de Abril, arribando a la bahía de Puerto Argentino a las 01.50 hs.; quedando de inmediato a órdenes del Componente Naval Malvinas (CONIVAS).

6. Las actividades realizadas por ambas embarcaciones en el Teatro de Operaciones fueron:

17 Abr: Escolta pesquero "FORREST" desde Puerto DARWIN, el cual trasladaba material bélico.
20 Abr: Practicaje y guía en aguas minadas al bueque "FORMOSA" a su arribo a Puerto Argentino.
21 Abr: Reconocimiento de costas.
22 Abr y días posteriores: Reconocimiento de bahías y caletas, patrullajes diversos en búsqueda de probables lugares de desembarco de comandos británicos; traslado de comandos propios a diversos lugares de las islas, piquete radar desde bahía GORRION para detectar incursiones de buques enemigos, reconocimientos, etc.
26 Abr: Practicaje y guía del buque "RIO CARCARAÑA", en aguas minadas.
01 May: El GC-82 es atacado en Bahía de la ANUNCIACION por un helicóptero Sea King enemigo que le infrige daños y una baja, siendo repelido por accionar de la ametralladora de 12,70 de dotación del guardacostas.
06 May: Traslado de comandos de Infantería de Marina a una probable zona ocupada por comandos enemigos, y brindar seguridad a helicópteros PUMA de Ejército que transportaban 60 comandos de esa fuerza.
22 May: En oportunidad de transportar baterías de 105 mm de Ejército, es atacado el PG 83 por aviones Harrier, que le infrigen daños y 4 bajas (1 muerto y 3 heridos) pero uno de los aviones enemigos es derribado por acción de las ametralladoras 12,7 del guardacostas; que quedó fuera de servicio emicado en la costa, salvando así su cargamento que llegó luego a destino.
26 May El personal del GC-83 pasa al Apostadero Naval a cubrir servicios de guardia en objetivos directos de responsabilidad de la Armada.

Tareas permanentes o semi-permanentes durante toda la campaña:
Patrullajes diurnos y nocturnos en navegación sigilosa, piquete radar, escucha en frecuencias rentables de comunicaciones enemigas, traslado de buzos tácticos arrojando explosivos en la bahía (en previsión de incursiones de hombres-rana enemigos), traslados varios.

CONCLUSIONES

7. De lo expuesto puede concluirse lo siguiente:

1º) Se cruzaron sin novedad dos embarcaciones durante el bloqueo.

2º) Se cumplieron una gran variedad de misiones de guerra, en la cual se sufrieron bajas y se produjeron bajas al enemigo.

3º) Durante toda la extensión del conflicto, cada Guardacostas navegó 1500 millas náutiKas, y ninguno de ellos fué hundido, si bien uno quedó fuera de servicio embicado en la costa, el otro terminó la campaña operando.

4º) Se cumplieron misiones de responsabilidad de la ARA, más allá de la responsabilidad y misión de la Prefectura Naval.

INFERENCIAS

8. Debe inferirse de lo expuesto, que la P.N.A. cumplió con eficiencia e incluso con heroismo misiones que no le son propias por su naturaleza legal como Fuerza de Seguridad.

9. Dado que los guardacostas eran las únicas embarcaciones disponibles por la fuerza naval propia en el Teatro de Operaciones Malvinas, quedaron subordinadas al componente naval, quien le asignó una gran variedad de misiones y tareas propias para personal y material militar de la Armada.

10. La actividad desarrollada por los guardacostas, es un ejemplo real que prueba la factibilidad que tuvo la Armada, de desplazar buques de guerra al Teatro de Operaciones Malvinas; dónde hubieran prestado una utilidad significativa al desarrollo de las operaciones, de haberse dispuesto su traslado.

11. El peligro submarino pudo y debió ser burlado por naves de nuestra flota, con grandes probabilidades de éxito, si se lo hubiese intentado principalmente con unidades navales aisladas y de porte mediano o pequeño. La guerra impone siempre el asumir riesgos y la pérdida de personal y material, pero es la única forma de lograr objetivos militares ante un enemigo inteligente. Con seguridad si se hubiese corrido el riesgo de burlar el bloqueo británico con naves de nuestra Armada, éstas habrían llegado a las islas, aún considerando la posibilidad que alguna de ellas pudiera ser hundida drante el cruce. Tal lo hecho por los buques de ELMA, el remolcador "Yeuin" y los guardacostas de nuestra PNA; que burlaron el bloqueo sin ser atacados.

PREFECTURA NAVAL ARGENTINA

CONFIDENCIAL

DIRECCION de PREFECTURAS ... ZONA

MESA DE ENTRADAS

08 JUL 1982

N° 1353'C'

DIVISION ESTUDIOS HISTORICOS

No 22 "C" /1982

ENTRO	SALIO
22/7/82	23/7/82

Nº 1 "C"
8029.A.59.

BUENOS AIRES, Julio 7 de 1982.-

OBJETO: S/información.-

AL SEÑOR JEFE DEL DEPARTAMENTO CENTRAL DE OPERACIONES:

A los efectos de dar cumplimiento a una orden del Señor Subprefecto Nacional Naval, solicito se ponga en conocimiento de esta Secretaría General (División Estudios Históricos) de todo lo relacionado con la participación de personal y medios materiales de / la Institución en el teatro de operaciones "Malvinas".-

La información deberá contar con los siguientes datos:

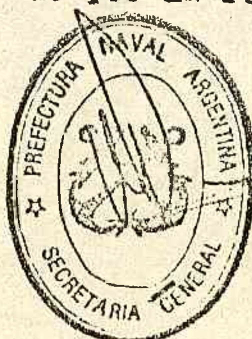
a) Embarcaciones utilizadas
   - a.a.) Plana Mayor (nombres y apellidos)
   - a.b.) Total de tripulación.
   - a.c.) Armamento que contaba la embarcación.
   - a.d.) Otros datos de interés

b) Aeronaves utilizadas
   - b.a.) Comandante y oficiales (apellido y nombres)
   - b.b.) Tripulación.
   - b.c.) Armamento que contaba la nave.
   - b.d.) Otros datos de interés

c) Actuación que les cupo (en ambos casos)
   - c.a.) Operaciones realizadas
   - c.b.) Comportamiento
   - c.d.) Averías sufridas (indicar fecha)
   - c.d.) Situación actual de la unidad. (Destruida, averiada, hundida etc.)

Cabe destacar que la tarea dispuesta por la Superioridad, es la de rescatar la mayor cantidad de información y antecedentes relacionados con la participación de la Prefectura Naval Argentina en el conflicto armado por la recuperación de nuestras Islas Malvinas.

Div. Est. Historicos
OF



JORGE ALBERTO COZZI
PREFECTO MAYOR
SECRETARIO GENERAL



PREFECTURA NAVAL ARGENTINA

CONFIDENCIAL

Nº 1 "C"/82.-
Letra: 8029.A59
Inf.DOPE,RK9 Nº110"C"/82

BUENOS AIRES, 15 de Julio de 1982.-

///--ÑOR SECRETARIO GENERAL:

Acorde lo solicitado, se agrega copia al carbónico de la información producida por el señor Prefecto Nacional Naval al Estado Mayor General de la Armada.

En ella se incluyen las actividades desarrolladas por personal y medios de esta Institución en el conflicto bélico con la Gran Bretaña y contiene la información sobre las tareas desarrolladas en las Islas Malvinas y en el continente.

El señor Prefecto Nacional Naval, impartió directivas de que el Legajo agregado, sin perjuicio de realizarse la tarea prevista en el primer párrafo de fs. 1, sea encuadernado y mantenido como antecedente histórico en esa Secretaría General.

Para mejor proveer y teniendo en cuenta que existen otras tareas relativas al tema, en ejecución en la Dirección del Material y en este Departamento, se sugiere que la División Estudios Históricos establezca los contactos necesarios para obtener mayores antecedentes.

REF: Expte. DIZO Nº 1353"C"/82.-



RUBEN OMAR WILLIAMS
PREFECTO MAYOR
JEFE DEL DEPARTAMENTO CENTRAL DE OPERACIONES

///--- NOS AIRES, Julio 22 de 1982.-

RECIBIDO en la fecha el presente expediente, por orden del Señor Secretario General se ARCHIVA en el legajo correspondiente como antecedente histórico.-

DIV. EST. HISTORICOS



AGUSTIN Mª E. CAFFERATA SOTO
PREFECTO PRINCIPAL (RS)
JEFE DIVISION ESTUDIOS HISTORICOS

PREFECTURA NAVAL ARGENTINA

DIRECCION DE PREFECTURAS DE ZONA

"SINTESIS DE LA ACTIVIDAD GENERAL DESARROLLADA POR PERSONAL DE LA PREFECTURA NAVAL ARGENTINA EN EL TEATRO DE OPERACIONES E ISLAS / MALVINAS DURANTE LA GUERRA CON GRAN BRETAÑA POR LA RECONQUISTA / DE LAS CITADAS ISLAS.".-

FECHA: Desde el 13 de Abril hasta 21 16 de Junio de 1982.-

Referencias: Expte.Expte.N°1353"C"/982-DIZO-
Oficio N°01/982-"C"-8029.A.59.-

1 9 8 2

PREFECTURA NAVAL ARGENTINA

INDICE

ESTA ES LA HISTORIA VALEROSA DE DOS GUARDACOSTAS DE PNA QUE BURLARON EL BLOQUEO Y REALIZARON MISIONES DE COMBATE, DANDO UN EJEMPLO DE LO QUE PUDO Y DEBIO HACER LA ARMADA CON SU PROPIO MATERIAL.—

PREFECTURA NAVAL ARGENTINA

SINTESIS DE LA ACTIVIDAD GENERAL

A partir del día 2 de Abril la República / Argentina ejerció de hecho la soberanía en las Islas Malvinas, Georgias y Sandwichs del Sur, imponiéndose a partir de ese momento urgentes medidas esenciales para dicho ejercicio, entre otras, la necesidad de organizar e implementar los servicios de policía en esos te-/rritorios recuperados. Por ello y atento a lo estatuído por las Le-/yes Nº 18.398 (Art. 4º Inc. b) y Nº 18.711 (Art. 9º Inc. b) y por corresponder a la Prefectura Naval Argentina el ejercicio exclusivo y excluyente -en la integridad terrestre y acuática de aquél ámbito insular- de las funciones policiales que la primera de las mencionadas leyes le atribuye en sus artículos 5º y 6º, sin perjuicio de toda otra que le fuere asignada en virtud de la ley o por disposición de / las Autoridades competentes de la Nación, se gestionó ante el Comando en Jefe de la Armada, autorización para destacar personal y medio P.N.A. a las Islas Malvinas.

De acuerdo a la coordinación efectuada entre esta Institución y el Comando del Teatro de Operaciones del A-//tlántico Sur (TOAS) se destacaron al Puerto de las Islas Malvinas // los Guardacostas PNA GC-82 "ISLAS MALVINAS" y PNA GC-83 "RIO IGUAZU" con sus dotaciones; asimismo, se trasladó por otros medios un Ofi-//cial Jefe y cinco subalternos. Posteriormente se sumaron dos aeronaves SHORT SKYVAN y un Helicóptero PUMA.

El Oficial Jefe, inicialmente, se incorporó como Jefe del Grupo GUARDACOSTAS y el personal subalterno se constituyó en apoyo terrestre de las dotaciones de las mencionadas embarcaciones y aeronaves, que tenían la misión inicial de ejercer el poder de policía en el mar territorial y zona contigua, navegando en / forma periódica y constante, mostrando su presencia en caletas y radas a la par de adquirir experiencia en el Teatro de Operaciones, // siendo la misión ulterior del Jefe designado, estudiar el asentamiento de la futura Prefectura y Destacamentos a instalar en las Islas y ejercer la titularidad de la Jefatura cuando la Superioridad dispu-/siera la creación de la Prefectura de las Islas Malvinas.

Dada la situación imperante en las Islas,/ no se pudo dar curso a las tareas de la misión ulterior enunciadas / precedentemente. Además, por disposición del señor Comandante de la Guarnición Militar Malvinas (COGUAMILVINAS), los medios marítimos y aéreos tuvieron que cumplir diversas tareas de orden logístico e inteligencia como ser: traslado de personal, armamentos, municiones y reconocimientos, en distintos sectores de las Islas.

Por orden Superior se dispuso el refuerzo de embarcaciones tipo GC-64 a la zona sur del continente, como así / también aeronaves SHORT SKYVAN y Helicópteros PUMA, con el objeto de su intervención en operaciones de Búsqueda y Rescate (Operativo SAR) cuando así se dispusiese.

///--

8

PREFECTURA NAVAL ARGENTINA

///--

La Prefectura Naval Argentina integró con/ personal y medios navales la Fuerza que tuvo a su cargo el contralor de las medidas preventivas que aseguraron la libre navegación de los canales de acceso a los Puertos del Litoral Fluvial, al Puerto de // Buenos Aires y a la Ría de Bahía Blanca, ante eventuales actos de sa botaje provocados por oficialidad y/o tripulación de buques con bandera de países de la Comunidad Británica de Naciones, de banderas de conveniencia o de otros países que mantienen lazos de interés con // Gran Bretaña.-

PREFECTURA NAVAL ARGENTINA

HISTORIA DE LOS ACONTECIMIENTOS

GRUPO DE GUARDACOSTAS EN ISLAS MALVINAS

El día 06 de Abril de 1982 y en cumplimiento de lo ordenado por la Superioridad, zarparon del Apostadero de la División Patrullaje los Guardacostas PNA GC-82 "ISLAS MALVINAS" y // PNA GC-83 "RIO IGUAZU" con destino final a las Islas Malvinas. La // tripulación citada en primer término estaba integrada por tres Oficiales y quince subalternos y la otra por la misma cantidad de SS. OO. y doce subalternos, habiendo embarcado en esta última un Oficial del numerario del Taller de Reparaciones Navales dependiente de la / Dirección del Material con el objeto de la puesta a punto y/o solucionar cualquier desperfecto que podría presentarse durante la travesía hasta el último puerto continental Argentino, momento éste en // que desembarcaría. También embarcó el Oficial Auxiliar GUSTAVO F. // SANTOS del Departamento Comunicaciones.

Previas escalas en los puertos de Bahía // Blanca y Madryn, se arribó a Puerto Deseado desde donde el día 11 de Abril, siendo aproximadamente las quince y treinta horas, se inicia el cruce a Puerto Argentino (Islas Malvinas), arribando el día 13 a cero una cincuenta y cinco horas.

Al arribar a destino los Guardacostas y su personal pasaron a depender directamente de CONAVINAS. Entre el 13 y 18 de Abril no se efectuaron navegaciones, hasta constatar que el // combustible existente en Puerto Argentino era apto para los Guardacostas. Desde el 19 de Abril se efectuaron reconocimientos de zonas, abastecimientos logísticos a diversas bases militares, patrullajes / periódicos y practicajes a buques nacionales, para su ingreso a Puerto Argentino a efectos de eludir los campos minados en la zona.

GUARDACOSTAS PNA GC-82 "ISLAS MALVINAS"

Arribó a Puerto Argentino el 13/APR/82 a / 0155 horas, quedando a órdenes de CONAVINAS.

El día 17 en horas de la mañana, por orden Superior zarpan de Puerto Argentino en comisión a Puerto Darwin, a efectos de acompañar en navegación al pesquero inglés FORREST, que tenía fallas en el radar. El pesquero era tripulado por personal de A.R.A. y llevó municiones, combustible y armamento, para las tropas de Ejército y Aeronáutica acantonadas en dicho puerto. Se hizo noche en Darwin y zarparon con destino a Puerto Argentino el día 18 a las // 1100 horas, amarrando sin novedad a las 1430 horas.

El día 21 en horas de la mañana se realiza una comisión a Bahía del Aceite, a efectos del reconocimiento del / sector, regresando en horas de la tarde sin novedad.

///-

PREFECTURA NAVAL ARGENTINA

///--

Desde el día 22 al 28/APR/82 se realizaron diversas comisiones, en diferentes horarios, consistentes en reconocimientos de bahías y caletas aledañas.

El día 26 a las 2000 horas se zarpa de /// Puerto Argentino con la misión de encontrarse a unas 20 millas náuticas con el buque motor "RIO CARCARAÑA", con el objeto de indicarle / el camino de entrada, ya que éste estaba minado. Durante dicha tarea la embarcación de Prefectura sufrió un ataque por parte de ametralladoras manipuleadas por Fuerzas propias de Ejército, regresando a /// Puerto Argentino a las 2300 horas, sin otra novedad.

El día 29 a las 0400 horas se zarpa de /// Puerto Argentino con destino a Puerto Tamar en la Isla Gran Malvina, para acompañar al pesquero Inglés FORREST, que continuaba con su radar fuera de servicio, tomando puerto a las 1700 horas. Se pernoctó.

Se zarpa de Puerto Tamar el día 30 a 1400 horas con destino a Puerto Argentino, fondeando a las 0300 horas del día 1º de Mayo en Bahía de la Anunciación. Se continúa fondeado en / ése lugar, debido a los ataques que venía sufriendo Puerto Argentino. Estando en ése lugar fondeado, el Guardacostas fué atacado por / un Helicóptero SEA KING a las 1530 horas aproximadamente. Debido a / la acción enemiga y a lo imprevista de la misma, fué cortada el ancla y se inició movimientos de evasión, al mismo tiempo que se repelía la agresión con Ametralladoras 12,7 mm. que posee el Guardacostas. La embarcación sufrió diversos impactos de ametralladoras en la zona de babor, agujereando los escapes de las máquinas principales. Debido a la acción enemiga fué herido el Cabo 2º ANTONIO GRIGOLATTO, que se desempeñaba como maquinista y en ése momento tenía como puesto de combate el puente alto, sobre la banda de babor; el citado subalterno sufrió heridas que determinaron que sea intervenido en Puerto Argentino, para ser posteriormente trasladado a Buenos Aires, vía Comodoro Rivadavia.

En la citada embarcación estaban integrados a la tripulación, por orden de CONAVINAS, un Conscripto traductor de apellido VAZQUEZ y un Cabo 2º enfermero de A.R.A. de nombre / ROBERTO BORELLO, quien fué el que prestó atención médica. De inmediato de ocurrido el hecho y debido a la gravedad de las heridas sufridas por el Cabo 2º GRIGOLATTO, sugirió entrar a puerto lo más urgente posible.

El ataque efectuado por el Helicóptero SEA KING consistió en tres pasadas ametrallando la embarcación, teniendo una duración de 10 minutos aproximadamente. Posteriormente el Capitán de la embarcación ordena dirigirse a Puerto Argentino, amarrando a las 1600 horas, donde ya esperaba una ambulancia con médico, a cargo del Capitán SILVA de A.R.A., para hacerse cargo del herido.

El día 07/MAY/82 se zarpó a 0900 horas de

///--

PREFECTURA NAVAL ARGENTINA

///--

Puerto Argentino con la misión de trasladar Comandos de Ejército a Bahía del Aceite, efectuando reconocimiento de la zona para verificar un posible desembarco enemigo; regresó a Puerto Argentino el mismo día a las 1600 horas, sin novedad.

El día 10 de Mayo se efectuó una comisión similar, de igual carácter al mismo lugar y embarcando el mismo personal de Ejército, pero no pudo llevarse a cabo, debido al mal estado del mar, debiendo regresar a puerto.

En diversas oportunidades se tuvieron que/ efectuar comisiones a Caleta Gorrión, con la misión de efectuar barrido de radar, para detectar posibles incursiones enemigas; dichas comisiones tenían una duración aproximada de doce horas y cualquier novedad que se producía se comunicaba vía telegráfica al Comando Naval.

También fué efectuado en horas diurnas un/ servicio de acompañamiento para señalar los campos minados, al remolcador YEHUIN, de bandera Argentina; el mismo se realizó sin novedad.

GUARDACOSTAS PNA GC-83 "RIO IGUAZU"

El día 20/APR/82 se efectuó practicaje al/ B/M "FORMOSA" desde Punta Peligrosa hasta Puerto Argentino, para // guiar la navegación entre campos minados.

Patrullaje hasta Bahía Vaca (noreste Península de San Luis), para reconocimiento de la zona; permaneció fondeado durante la noche en Caleta Riñón, embarcaron el Capitán de Navío MOZZARELLI y el Prefecto MARTINEZ LOYDI.

A fines del mes de Abril se efectuó patrullaje con Comandos de Ejército hasta Bahía del Aceite para verificar desembarco del enemigo, sin novedad.

Patrullaje a Bahía de la Anunciación para/ constatar desembarco de tropas inglesas, sin novedad.

En los primeros días del mes de Mayo patrullaje hasta Bahía Vaca para verificar probable desembarco del enemigo y detectar avanzadas de la flota inglesa, sin novedad.

El día 06/MAY/82 zarpó a horas 0900 destino Bahía del Aceite con Comandos A.R.A. efectos constatar desembarcos del enemigo, regresando a horas 1600, sin novedad.

El mismo día a horas 2200 se zarpó con destino a la Isla de los Leones Marinos con once Comandos de I.M. que / desembarcaron 070500 en dos botes de goma. Se tenía información que/ en esas Islas se encontrarían entre 60 y 100 hombres de I.M. ingleses y posibles operaciones de helicópteros enemigos.

///-

///--

A horas 0530 el personal de Marina hizo ca beza de playa efectos elegir helipuerto apto y brindar seguridad a / tres helicópteros PUMA del Ejército que transportarían 60 Comandos / de la misma Fuerza, cuyo arribo estaba previsto a las 0900 horas. // Previo reconocimiento aéreo de dos aviones MACCHI A.R.A., estas operaciones no se realizaron por condiciones meteorológicas desfavora-/ bles en Puerto Argentino.

El Guardacostas realizó patrullajes alrede dor de las islas como se le había ordenado. Posteriormente, se esta- bleció contacto con CONAVINAS ordenando éste al Grupo de Comandos // .A.R.A cumplir parte de la misión que tendrían que haber realizado los Comandos de Ejército, ya que los medios aéreos no podían decolar por neblina, en la zona de las islas, sin embargo, había cielo claro y despejado. A horas 1300 el Guardacostas se acercó a dos cables al / norte de la Isla Principal embarcando los Comandos e izado los botes.

El Teniente de Corbeta ALVAREZ informó que se realizó el reconocimiento de la zona oeste de la Isla Principal / encontrando dos pistas de aterrizaje, una de 800 mts. de oeste a es- te y la otra haciendo cruz de 400 mts., además hallaron un galpón en las inmediaciones con 1.800 litros de aeronafta; no tuvieron contac- to con el enemigo, se arribó a Puerto Argentino a horas 1900.

Nuevamente se patrulla hasta Bahía del A-/ ceite para constatar eventual desembarco de tropas enemigas, sin no- vedad.

El día 22/MAY/82 a horas 0500 zarpa desti- no Puerto Darwin transportando dos baterías de 105 mm. OTOMELARA y / 19 hombres de Ejército, a cargo de un Subteniente; a horas 0825 el / Guardacostas fué atacado por tres aviones ingleses SEA HARRIER, repe liéndose el ataque con las ametralladoras antiaéreas propias, derri- bándose uno de los aviones enemigos. Como consecuencia de los ata-// ques y averías sufridas por el barco y a fin de eludirlos, se lo em- bicó en una isla a trece millas al este de Puerto Darwin, en el inte rior del Seno Choiseul, en inmediaciones de la Bahía Buttón.

En el ataque perdió la vida el Cabo 2º // M.R. 928.158 (Leg.741) JULIO OMAR BENITEZ y fueron heridos el OPCGGE NA M.R. 901.970 GABINO O. GONZALEZ, el ATCGSG M.R. 921.957 (Leg.802) JUAN JOSE BACCARO y el CSCGNA M.R. 927.595 (Leg.11995) CARLOS BENGOE CHEA.

A raíz de la embicada y de las averías pro ducidas el Guardacostas quedó practicamente inutilizado, todo el per sonal fué evacuado por helicópteros de la Fuerza Aérea a Puerto Dar- win y posteriormente a Puerto Argentino donde arribaron el 26/MAY/82 en horas de la noche.

///--

PREFECTURA NAVAL ARGENTINA

///--

Los elementos que transportaba el Guarda-/ costas y todos los elementos de utilidad, como ser, dos baterías de 105 mm., dos ametralladoras Browning 12,7 mm., herramientas, bate-// rías de 12 y 24 volts, balsas salvavidas, equipos de comunicaciones (BLU-VHF y RADIOGONIOMETRO), matafuegos, víveres, etc., fueron tras ladados a Puerto Darwin.

El día 24 de Mayo a las 1715 horas se e-/ fectuó una ceremonia en el cementerio de Puerto Darwin para despe-/ dir los restos del Cabo 2º BENITEZ, siendo presidida por el Teniente Coronel PIAGGI, dos Vicecomodoros de la Fuerza Aérea y formaciones de esas dos Fuerzas y toda la tripulación del Guardacostas PNA-83, estando la ceremonia religiosa a cargo de un sacerdote del Ejército.

Además de las navegaciones puntualizadas precedentemente, los Guardacostas PNA GC-82 y PNA GC-83 cumplían patrullajes casi permanentemente, tanto diurnos como nocturnos en la Bahía Interior de Puerto Argentino y en la Bahía Exterior (Puerto / Groussac), efectuando de noche navegación en sigilosa encendiendo únicamente las luces de banda para poder ser identificados por fuerzas propias acantonadas en las inmediaciones, prendiendo esporádicamente los reflectores y ocupando irregularmente los radares para detectar al enemigo. Cada uno de los Guardacostas navegó 1.500 millas náuticas. Buzos Tácticos de la Armada acompañaban frecuentemente estos patrullajes, para arrojar en forma discontinua bombas de profundidad antibuzos. CONAVINAS había asignado a la dotación de cada uno de los Guardacostas un traductor con conocimientos de inglés (Conscripto) y un Cabo Enfermero.

No se podía operar en forma permanente // con el radar debido a los sistemas de contramedidas y detección con que contaba el enemigo, lo mismo ocurría con las comunicaciones.

El personal de la Agrupación Albatros además de cumplir tareas de seguridad y vigilancia al galpón asignado a P.N.A. y a los Guardacostas en puerto. Embarcaban asiduamente en éstos como refuerzo, debido a que abordo se contaba con poco arma-/ mento individual de largo alcance y dicho personal poseía asignado fusiles F.A.L.

Por intermedio de CONAVINAS el Jefe del / Grupo de Guardacostas solicitó la provisión de veinte F.A.L. PARA, los que fueron remitidos en primer término a RIO GRANDE para su posterior traslado a las islas.

Debido a la demora producida éste mate-// rial fué reembarcado hasta COMODORO RIVADAVIA para intentar su traslado por intermedio de los aviones de la Fuerza Aérea. Parte del material arribó a Puerto Argentino, (furnituras,munición, etc.), pero

///--

PREFECTURA NAVAL ARGENTINA

///--

no los veinte F.A.L. PARA, que fueron recuperados y depositados en la Prefectura de Comodoro Rivadavia.

El día 1º de Mayo a raíz del primer ata-/que inglés a Puerto Argentino y por orden de CONAVINAS se destruyeron las claves y el Material Criptográfico asignado a los Guardacostas, intentándose comunicar el hecho por intermedio de la Red de Marina, lo que no se concretó.

Para cada misión encomendada se solicitaba armamento antiaéreo portátil a CONAVINAS, lo que no se obtuvo en ninguna ocasión, ya que se informaba que no poseían ese tipo de armamento.

El personal Superior y Subalterno del PNA GC-83, luego del 26 de Mayo pasó a cumplir servicios de guardia en el Apostadero Naval, cubriendo objetivos directos de responsabili-/dad de la A.R.A.

El día 25 de Mayo en la ceremonia efectuada en Puerto Argentino, donde el Gobernador Militar destacó el accionar de la P.N.A., no concurrió el personal del PNA GC-82 que se hallaba en puerto.

El día 22 de Abril el PR MARTINEZ LOYDI,/ el SP OLMEDO y el OP CARREGA, almorzaron invitados por el señor Gobernador en su residencia. En esa ocasión se hallaban presentes el General DAHER, Capitán de Navío MOZZARELLI, el Capitán del buque // mercante FORMOSA y el Capitán Militar de dicho buque. En el trans-/curso de la misma el señor Gobernador destacó el accionar de los // Guardacostas, debido al exitoso practicaje efectuado al buque FORMOSA, a efectos de eludir campos minados y por los patrullajes permanentes realizados.

El día 1º de Mayo el Guardacostas PNA GC-82 interceptó en frecuencia 2181 el primer mensaje de rendición e-/fectuado por el Comandante de la Flota Inglesa al Gobernador Mili-/tar de las Islas Malvinas, primero en castellano y luego en inglés, lo que fué informado de inmediato a CONAVINAS.

Entre las tareas ya enunciadas, los Guardacostas efectuaban escucha permanente en distintas frecuencias, // por medio de los radiogoniómetros, HF y VHF, a efectos de detectar comunicaciones y posiciones del enemigo.

El Guardacostas PNA GC-82, luego de su avería en una hélice y línea de eje, efectuaba navegaciones con un / solo motor, tanto en Bahía Interior como en Puerto Groussac.

El apoyo que se quería brindar a los Guar

///--

///--

costas cuando se embarcaban Comandos, ya sea del Ejército o de la / Armada, no era positivo, debido a que casi siempre la totalidad del personal se descomponía durante la travesía, situación que llegaba/ a disminuír la capacidad combativa de los mismos.

A partir del día 15 de Mayo aproximadamente y durante horas nocturnas, embarcaban Buzos Tácticos de A.R.A. y realizaban tareas arrojando explosivos a las aguas de la Bahía Antepuerto, como medida preventiva contra la incursión de hombres rana/ enemigos. Esta tarea se realizaba diariamente, efectuándolas indistintamente los PNA GC-82 y PNA GC-83, mientras este último estaba / en servicio; luego esta tarea se realizó todas las noches, unicamente con el PNA GC-82 "ISLAS MALVINAS". La embarcación sufrió una avería en una de sus hélices el día 30 de Abril y pese a todos los esfuerzos realizados por personal embarcado, la misma no pudo ser subsanada.

Por tal motivo el Jefe del Grupo PNA en / Malvinas requirió a Buenos Aires personal técnico para su reparación, cumpliendo tal comisión el SP FLORENTINO D. LEZCANO, conjuntamente con el AS OMAR JUANOLA, el primero perteneciente al numerario de TAGERENA y el Suboficial a la dotación de la Prefectura de Puerto Deseado, permaneciendo en Malvinas desde el 27 de Mayo hasta el/ 1º de Junio, pese a todo lo realizado por el personal destacado y / el personal propio de la embarcación no pudo obtenerse resultados / positivos, quedando la embarcación con un solo motor en servicio.

Previa a esta inspección fué destacado a/ las Islas Malvinas, a requerimiento, el SP CINGOLANI y efectuó la / reparación del sistema estabilizador.

El Capitán del Guardacostas recibió órdenes de CONAVINAS, el día 14 de Junio a las 2000 horas aproximadamente, de que el personal subalterno a partir de ese momento no debía/ portar armas ni alejarse más allá del Apostadero Naval y esperar órdenes.

Estuvieron en esa situación hasta el día/ 16 de Junio, en que se apersonó abordo un Oficial de Marina y otro / de Ejército de las Fuerzas Británicas, acompañados de una persona/ británica, aparentemente civil, que tenía las funciones de intérprete.

El Oficial de Marina hablaba castellano,/ disponiendo que antes de las 1500 horas debían abandonar el buque,/ dejar las armas en el pañol, desarmar las dos ametralladoras del // Guardacostas y guardarlas en el mismo lugar.

///--

PREFECTURA NAVAL ARGENTINA

///--

Unicamente podían llevar una manta y objetos pequeños de uso personal; dicha disposición fué cumplimentada y se solicitaron órdenes al Capitán MOZZARELLI; disponiendo que toda / la tripulación de los Guardacostas y el Jefe del Grupo PNA con el // personal de la Agrupación Albatros se trasladara al remolcador YEHUIN zarpando de inmediato con destino a abordar el Rompehielos ALMIRANTE IRIZAR, con excepción del Capitán OP CARREGA, Primer Oficial OP AGUIRRE, y el Jefe de Máquinas OP MARTIN que debían permanecer a órdenes a bordo. Igual temperamento se adoptó con el CS RIVADANEIRA, que posteriormente fué autorizado a salir de Puerto Argentino en el B/M CAMBERRA.

El buque ALMIRANTE IRIZAR zarpó el día 16/ a horas 1400 con destino a Comodoro Rivadavia, arribando el día 18 / de Junio a las 0900 horas al Antepuerto, efectuándose el desembarco por medio de Helicópteros Navales, hasta el Aeropuerto de Comodoro / Rivadavia, en el que embarcaron de inmediato en un avión Fokker de / la A.R.A. con destino a Ezeiza, previa escala en la Base Aeronaval / Comandante Espora, arribando a destino a las 1400 horas, luego todo el personal fué trasladado a Sanidad de la Institución, en donde fué sometido a una revisación médica general, sin novedad; una vez finalizada la revisación, en medios propios de la PNA, el personal fué / trasladado a sus respectivos domicilios personales.

PREFECTURA NAVAL ARGENTINA

RELACION DEL PERSONAL DESTACADO EN MALVINAS

PERSONAL TERRESTRE:

PRCGGESCCCAI	900.936	FRANCISCO MANUEL MARTINEZ LOYDI
CICGSGIM	927.022	CARLOS R. BALLEJOS
CSCGSG	927.385	MIGUEL ANGEL TABORDA
CSCGSGIM	928.368	JULIO ARGENTINO VARGAS
CSCGSG	940.829	SERGIO OMAR MATASSA
CSCGSG	927.002	JORGE OMAR CARDENAS
MOCCNA	931.028	JORGE EDUARDO LOPEZ

Guardacostas PNA GC-82 "ISLAS MALVINAS"

OPCGGENA	901.716	JORGE CARLOS CARREGA
OPCGGENA	902.007	OSVALDO AGUIRRE
OPCGGENA	902.256	RUBEN MARTIN
ATCGNA	921.993	ROBERTO MOIANA
CICGNA	933.110	ANTONIO AGUILERA
CICGNA	933.379	JUAN TEXEIRA
CICGNA	941.161	KACHUK BALLEJOS
CICGNA	944.388	JORGE SAN JOSE
CSCGNA	928.190	MARCIO DE LOS SANTOS
CSCGCM	928.244	RAUL HORMAZABAL
CSCGCM	928.204	ADRIAN FERNANDEZ
ATCGMA	927.776	MARCELINO BLATER
CSCGNA	927.300	ANTONIO GRIGOLATO
CSCGNA	928.169	SALVADOR BRITO
MOCCNA	954.839	HUGO CRUSEÑO
CSCGNA	940.079	ARIEL CORDOBA
CSCCNA	952.646	JORGE RIVADENEIRA
MOCCNA	929.772	ALFREDO DOMINGUEZ

Guardacostas PNA GC-83 "RIO IGUAZU"

SPCGGENA	901.646	EDUARDO ADOLFO OLMEDO
OPCGGENA	901.970	GABINO GONZALEZ
OPCGGEMA	902.004	JUAN RAMON VILLAR
ATCGSG	921.957	JUAN JOSE BACCARO
ATCGMA	930.224	JORGE ARMANDO GRUBER
CICGEV	927.272	CRISTIAN ABEL FLORES
CSCGNA	927.595	CARLOS ALBERTO BENGOECHEA
CSCGCM	926.269	DOMINGO VEGA
CSCGCM	943.986	RAUL EDUARDO KUMC
CSCGNA	928.158	JULIO CESAR BENITEZ
CSCCNA	952.660	JOSE RAUL IBAÑEZ
MOCC	954.848	JULIAN WALTER LEDESMA
CSCG	952.658	JOSE NIVERIRO
MOCC	954.748	HORACIO NORBERTO ACUÑA
MOCC	954.842	ALBERTO RAMIRES

PREFECTURA NAVAL ARGENTINA

REFERENCIAS:

Unidades Componentes afectadas al TEATRO DE OPERACIONES MALVINAS

Embarcaciones:

a) Guardacostas PNA GC-82 "ISLAS MALVINAS"

b) Guardacostas PNA GC-83 "RIO IGUAZU"

Aeronaves:

a) Avión Short Skyvan PA-50
b) Avión Short Skyvan PA-54
c) Helicóptero Puma PA-12

Unidades Componentes afectadas al TEATRO DE OPERACIONES ATLANTICO SU

Embarcaciones:

a) Guardacostas PNA GC-73 "CABO CORRIENTES" (en Santa Cruz)
b) Guardacostas PNA GC-79 "RIO DESEADO" (en Santa Cruz)
c) Guardacostas PNA GC-77 "GOLFO SAN MATIAS" (en Deseado)

Aeronaves:

a) Avión Short Skyvan PA-51 (en Río Gallegos)
b) Avión Short Skyvan PA-52 (en Río Grande)
c) Helicóptero Puma PA-11 (en Río Gallegos)
d) Helicóptero Puma PA-13 (en Río Grande)

PREFECTURA NAVAL ARGENTINA

HISTORIA DE LOS ACONTECIMIENTOS

GRUPO DE GUARDACOSTAS EN EL CONTINENTE:

El día 21 de Abril de 1982 el señor Prefecto Nacional Naval a efectos de reforzar los medios operativos en el T.O.A.S. destaca el PNA GC-73 "CABO CORRIENTES" a Puerto Deseado y / el PNA GC-77 "GOLFO SAN MATIAS" a Puerto Santa Cruz, para afectarlos a tareas de Búsqueda y Rescate.

COATLANSUR, ante el pedido de COAGRUNAVI-/NAS de dos Guardacostas, desafecta el día 28 de Abril a los PNA GC-/73 "CABO CORRIENTES" y PNA GC-79 "RIO DESEADO", ordenando destacar-/los a Malvinas en la primera oportunidad favorable.

El día 29 de Abril COATLANSUR ordena demorar la zarpada de los Guardacostas hasta nueva orden, Estos habían / zarpado de Puerto Deseado y ya se encontraban en Puerto Santa Cruz, listos a iniciar la travesía.

El día 6 de Mayo COPERVALES ordena perma-/nencia de dos Guardacostas en Puerto Santa Cruz y uno en Puerto Deseado, disponiéndose que el PNA GC-73 "CABO CORRIENTES" y el PNA GC-79 "RIO DESEADO" queden afectados en Puerto Santa Cruz y el PNA GC-77 / "GOLFO SAN MATIAS" en Puerto Deseado, afectados a tareas de Búsqueda y Rescate.

El día 4 de Mayo a horas 2000 los Guarda-/costas PNA GC-73 "CABO CORRIENTES" y PNA GC-77 "GOLFO SAN MATIAS" reciben directivas de iniciar la búsqueda del buque A.R.A. "ALFEREZ SOBRAL". El Primero de los nombrados hacia Río Gallegos y el segundo / con destino Deseado. El día 5 de Mayo el PNA GC-77 localiza al buque A.R.A. "ALFEREZ SOBRAL" en proximidades del Faro Cabo Guardian prestándole asistencia, conjuntamente con el buque A.R.A. "CABO SAN ANTONIO" y continúa en navegación hacia Puerto Deseado en conserva, donde arriban el día 5 a las 2100 horas, guiando el mencionado Guarda-/costas al buque A.R.A. "ALFEREZ SOBRAL" en su ingreso a puerto.

Los Guardacostas efectuaron diversas comisiones ordenadas por los Comandos naturales o Comandantes Navales a/ requerimiento de Autoridades Militares, efectuando reconocimientos / preventivos en sectores adyacentes a los puertos base, practicaje de buques de transporte y a pesqueros y traslado de Prácticos en Puerto Deseado hasta y desde el exterior de la Ría.

Los mencionados Guardacostas estuvieron operando en los lugares mencionados hasta el día 22 de Junio que se / ordenó el repliegue a sus destinos de origen, arribando a éstos sin novedad.

PREFECTURA NAVAL ARGENTINA

RELACION DEL PERSONAL DESTACADO EN EL TEATRO DE OPERACIONES ATLANTICO SUR

Guardacostas PNA GC-73 "CABO CORRIENTES"

SPCGGENC	901.316	RODOLFO HUMBERTO CEREZUELA
SPCGGEMACA	901.529	OSVALDO MARQUEVICHI
OPCGGENA	941.944	JULIO CESAR BOERO
APCGEMA	916.089	CESAR ISIDORO SANTARELLI
AICGNA	959.695	JUAN ALBERTO SANDOVAL
ASCGCM	920.115	PEDRO DASILVA
ASCGCM	920.950	RUBEN ENRIQUE GERFFO
CICCMM	926.333	LUIS SERRANO
CICGEL	927.270	ANGEL ARCE
CICGNA	927.271	CARLOS OMAR CORE
CSCGNA	927.602	JOSE MANUEL CARRIZO
CSCGNA	927.612	HECTOR LUNGUNI
CSCGNA	927.811	NICOLAS GONZALEZ
CSCGEL	953.349	FRANCISCO ROJAS
CSCGCM	952.962	IGNACIO ACOSTA

Guardacostas PNA GC-79 "RIO DESEADO"

SPCGGENA	901.671	MIGUEL ANGEL VILLALBA
OPCGGEMA	902.079	MARIO GUSTAVO ROMERO
OXCGGENA	902.037	JUAN ANTONIO FALCO
CICGNA	944.360	LUIS ANDRES QUINTANA
CICGNA	927.010	ROSENDO TAGLIAPIETRA
CICGNA	927.019	JULIO MARTINEZ
CICCEV	927.073	DOMINGO SALVATERRA
CICCEV	927.158	HIPOLITO CORONEL
CICGNA	927.161	JORGE RIVAS
CICGNA	927.267	FRANCISCO SOTELO
CSCGCM	927.567	NERI RUBEN ESPINOSA
CSCGCM	927.576	LUIS CARLOS HERMOSA
CSCGNA	927.603	JOSE LUIS CARROL
CSCGNA	927.604	VIRGINIO DUARTE
CSCGNA	927.605	JOSE DANIEL DALZOTTO
CSCGCM	940.252	VICENTE AMERICO BONET
CSCGNA	940.091	RICARDO CHAVEZ

///--

///--

Guardacostas PNA GC-77 "GOLFO SAN MATIAS"

OPCGGENA	901.786	MIGUEL ANGEL AGUILAR
OPCGGEMA	901.883	OMAR CORNELLI
OXCGGE	902.195	EDUARDO ALFREDO ARGERICH
AT	925.366	MARCO JAVIER RISCO
CI	944.389	ENRIQUE SALINAS
CI	944.399	LUIS SOSA
CI	927.030	BLAS RAMON LEMOS
CI	927.105	EMILIO MOHE
CS	927.560	HECTOR BRAGA
CS	928.337	VICTOR RYNDYCZ
CS	928.259	OSCAR LEZCANO
CS	940.005	DOMINGO ACOSTA
CS	940.240	LUIS PELIZZA
CS	940.114	HECTOR ENCINA
MO	949.899	JORGE KARAM

PREFECTURA NAVAL ARGENTINA

HISTORIA DE LOS ACONTECIMIENTOS

GRUPO AEREO EN ISLAS MALVINAS

Avión SHORT SKYVAN PA-54:

En cumplimiento a la disposición de trasladar al Jefe del Grupo de Guardacostas el día 13/APR/82 despegó de Aeroparque el avión SHORT SKYVAN PA-54, cuya tripulación estaba integrada por el SP RAUL NOVO (Comandante), OX RICARDO BLANCO (Copiloto) y el AS EUGENIO BAREIRO (Mecánico), a efectos de trasladar al Jefe mencionado a las Islas Malvinas.

Integraba dicho grupo el PRCGGE FRANCISCO MANUEL MARTINEZ LOYDI y cinco (5) subalternos, pertenecientes a la Agrupación Albatros.

Previa escala técnica en el aeródromo de / Trelew el avión arribó a Comodoro Rivadavia a 0120 horas del día 14/ APR/82, donde pernoctó.

El día 14/APR/82 se efectuaron gestiones / ante Autoridades de la Fuerza Aérea -Región Aérea Sur- para el traslado a Puerto Argentino, siendo informado su Comandante que no ha-// bría impedimento, debiéndose presentar el Plan de Vuelo atinente en el aeródromo desde donde se realizaría el cruce. El mismo día a ho-/ras 1350 se arriba a Río Gallegos en donde se presenta el Plan de // Vuelo pertinente y se informa al Comandante del avión PA-54 que no / podía realizar el vuelo, por directivas del Comando Región Aérea Sur sin el pedido previo de la Prefectura Naval Argentina o el Comando / de Aviación Naval, ante dicho Organismo. De inmediato se iniciaron / las gestiones pertinentes, continuando las mismas el día 15/APR/82 / con resultado negativo. Ante tal circunstancia la Dirección de Pre-/fecturas de Zona, por intermedio del Departamento Central de Opera-/ciones, dispone que el Grupo P.N.A. con destino a Malvinas se embarque en un avión de la Fuerza Aérea, hecho que se concreta el día 16/ APR/82.

A horas 2030 del día 16/APR/82 el Comandante del avión PA-54 recibe órdenes desde la Base Aeronaval Río Grande (Capitán de Corbeta TURNER de parte del Capitán de Navío MARTINI), / que el avión a su mando debía trasladarse a Río Grande, desde donde despegaría con destino a Malvinas. Se cumplimentó lo ordenado el día 17/APR/82 a 0900 horas, arribando a destino a las 1015 horas.

Se permanece en Río Grande hasta el día 21 APR/82, en que se recibe la orden de decolar con destino a las Islas Malvinas, arribando a Puerto Argentino el mismo día a las 1230 ho-// ras. La tripulación estaba integrada por el Piloto Comandante ya mencionado, el OP GUILLERMO BLANCH FLOWER como copiloto y el AT RICARDO VELAZQUEZ como mecánico.

///--

PREFECTURA NAVAL ARGENTINA

///--

A partir de su arribo a Malvinas el avión y su tripulación quedó a ordenes del Jefe de la Estación Aeronaval Malvinas (Capitán de Fragata ANSELMI).

Los días 21 y 22/APR/82 se realizaron vuelos entre Puerto Argentino y Darwin, a pedido de la Fuerza Aérea, trasladando cargas, combustible en tambores y un equipo contra incendio (Mohari).

A partir del día 24/APR/82 se efectuaron vuelos entre Puerto Argentino y la Isla Borbon (Bahía de los Elefantes Marinos), trasladando todo lo necesario para el asentamiento de una base, (personal de Infantería de Marina, Batallón de Ingenieros de Ejército, mecánicos de avión Mentor, municiones, víveres, repuestos y pertrechos en general). Hasta el día 30/APR/82 el avión pernostó en el aeródromo de Puerto Argentino.

El día 01/MAY/82 fué atacado el aeródromo de Puerto Argentino a 0440 y 0820 horas por parte de bombardeo aéreo. En el segundo de los ataques el avión recibió impactos de esquirlas de ametralladoras en el empenaje horizontal -cola-, avería que fué reparada posteriormente, quedando dicha aeronave en servicio. Como consecuencia del ataque aéreo se produjo un incendio en la aeroestación y en un galpón próximo, en donde se encontraban almacenados seis (6) tanques ferry, cuatro de avión Short Skyvan y dos (2) de helicóptero Puma, respuestos de avión y helicóptero propios, balsas salvavidas, trajes de neoprene antiexposición, equipos personales y bolsas de dormir de los tripulantes del avión, todo este material del Cargo de la Institución, irrecuperable a partir de ese momento, por su destrucción total.

A partir del 30/APR/82 la tripulación estuvo integrada por el Subprefecto mencionado anteriormente y el OX RICARDO BLANCO, como copiloto y el AS RAMON RIO PESOA como mecánico.

Teniendo en cuenta los ataques periódicos que se efectuaban al aeródromo de Puerto Argentino, con la posibilidad latente de daño o destrucción del avión, el señor Capitán de Fragata ANSELMI ordenó se inspeccionara el hipódromo ubicado al sur junto a la Ciudad de Puerto Argentino, con la intensión de llevar el avión PA-54, de resultar apto el lugar.

El 05/MAY/82 se procedió a inspeccionar el lugar, observándose que se trataba de una recta de aproximadamente 1.000 metros de longitud por 30 metros de ancho, de superficie de pasto afirmado en turba. La misma estaba orientada de Este a Oeste, siendo posible utilizar aproximadamente 700 metros, ya que la cabecera Este poseía tambores de gasoil y helicópteros en operaciones de carga y descarga. Asimismo en la cabecera Oeste existían ///

///--

///--

grandes ondulaciones, considerándose el lugar apto como alternativa de emergencia para evitar un mal mayor, para el aterrizaje del a-// vión PNA Short Skyvan.

El día 061510 se despegó de Puerto Argentino con destino al hipódromo, aterrizando de Oeste a Este a las 15 15 horas. Durante la carrera de aterrizaje se rompió el parante de la rueda de nariz, por lo cual se arrastró el "cono de nariz" desplazándose hacia la izquierda, frenando definitivamente a 20 metros de la pista.

Los daños sufridos por la aeronave fue-// ron: Carenado cono nariz - Abolladura acumulador hidráulico principal - Desplazamiento montante parante rueda nariz - Desplazamiento montante acumulador hidráulico principal - Rotura parante rueda nariz - Daños varilla comando rueda nariz - Abolladuras tuberías hid/dráulicas - Abolladura carenado rueda de estribor - Rotura tubería hidráulica rueda estribor - Flexión piso cabina comando - Desplazamiento columna comando pedales (timón/frenos) - Flexión panel de // instrumentos - Daños en compás magnético, quedando a partir de ese momento fuera de servicio, ya que las reparaciones no podía por su magnitud ser realizadas en Malvinas, ya que eran trabajos para ser efectuados en Talleres Aeronavales.

Por orden de CONAVINAS el personal destacado en Malvinas, perteneciente al Departamento Aviación, dejó el / Teatro de Operaciones Malvinas (T.O.M.) entre el 15/18 MAY/82.

TOTAL DE HORAS VOLADAS: 49,2

Avión SHORT SKYVAN PA-50:

Cumpliendo órdenes superiores el día 15-/ APR/82 a 0740 horas decoló de Aeroparque el Avión Short Skyvan PA-50 con destino a la Base Aeronaval Punta Indio, donde luego de cargar un Jeep Comando de Comunicaciones se trasladó a la Base Aeronaval Río Grande, donde arribó el día 16/APR/82 a 1530 horas, quedando a partir de ese momento la aeronave, bajo el mando operacional / del Comandante de la Fuerza Aeronaval Nº 1.

El 26/APR/82 realizó un vuelo de control/ de frontera en la Isla Grande de Tierra del Fuego.

Los días 27 y 28 de Abril se realizaron / vuelos de traslado de carga entre Río Grande, Río Gallegos y Ushuaia, finalizando la tarea el último día nombrado con un vuelo de control de frontera.

El día 30/APR/82 a horas 0815 se realiza/ el traslado de la aeronave al Aeropuerto de Puerto Argentino en las Islas Malvinas, donde queda a órdenes del Comandante de la Base Ae-

///--

///--

ronaval. Realiza una serie de vuelos de traslado de personal y carga al Aeródromo de la Estación Aeronaval de Bahía Elefante, en la Isla/ Borbón.

Debido al inicio de los ataques aeronava-/ les contra Puerto Argentino, el PA-50 permanece estacionado en Bahía Elefante.

El día 15/MAY/82 siendo aproximadamente // las 0415 horas, fuerzas inglesas atacan el Aeródromo mencionado precedentemente, mediante la acción combinada de un Grupo de Comandos y apoyo de fuego naval, dando como resultado la destrucción de las aeronaves estacionadas en el lugar. Al efectuarse un reconocimiento se establece que el PA-50 resultó totalmente destruído por incendio, no quedando restos significativos de la aeronave, en dicha acción ade-/ más de la aeronave propia, fueron destruídas otras, pertenecientes a la Armada y la Fuerza Aérea. No se regsstraron bajas entre el personal PNA.

El día 15/MAY/82 a las 2100 horas la tripulación del PA-50 conjuntamente con el Copiloto del PA-54 OX RICARDO BLANCO, el Mecánico del Helicóptero PUMA PA-12 AT CARLOTTO y el Mecánico del PA-54 AS RAMON RIO PESCA fueron evacuados a la ciudad de Comodoro Rivadavia por medio de un avión Hércules C-130 de la Fuerza / Aérea Argentina, arribando al continente sin novedad.

La tripulación del PA-50 estaba compuesta/ por el PR PEDRO ERNESTO GOMEZ como Comandante, el OX LUIS H. BERTA / como Copiloto y el AT SERGIO R. VILLALBA como mecánico.

TOTAL DE HORAS VOLADAS: 20,8

<u>Helicóptero PUMA PA-12:</u>

Por orden del señor Prefecto Nacional Naval el día 11/APR/82 decoló de Buenos Aires, / el citado Helicóptero al mando del PR ERNESTO A. VITORELLO, comple-/ tando la tripulación el SP ALBERTO MARATEA y los AT JOSE ZAPATA y // JORGE CARLOTTO, con destino final Río Grande.

Se efectuó escala técnica en diversos aeródromos de alternativa, pernoctándose el día mencionado precedentemente en Trelew, el día 12 a las 0830 horas se continuó el traslado y / en Comodoro Rivadavia se reunió con el PA-13, con quien en formación continuaron viaje, haciendo escala en San Julián y Río Gallegos, a-/ rribando posteriormente a Río Grande, donde fueron recibidos por el Capitán de Fragata BARRIOS, de quien dependerían a partir de ese momento.

///--

PREFECTURA NAVAL ARGENTINA

///--

Debido a la poca disponibilidad de aloja-/ miento en la Base Aeronaval, el personal superior se alojó en la Pre fectura local, no así los Suboficiales, por cuanto se consideró nece sario que los mecánicos permanecieran alojados en la Base.

Los primeros días las aeronaves quedaron a la intemperie y no les fueron asignadas tareas, posteriormente y de- bido a gestiones efectuadas se estableció contacto con representante de la Empresa "HELICOPTEROS MARINOS S.A." solicitándose y obteniéndo se autorización para la utilización de los hangares que la Empresa / mencionada poseía en la Base.

El día 15/APR/82 se dispuso el traslado // del PA-12 a las Islas Malvinas, cumplimentándose dicha orden el 16 a las 0900 horas, dicho traslado se realizó cumpliendo expresas órde-/ nes de la A.R.A. por intermedio del Capitán de Fragata BARRIOS, pués la Fuerza Aérea Argentina no autorizaba el cruce, se aterrizo en des tino a las 1230 horas. Posteriormente, por haber sido ordenado, se e fectuó un reconocimiento aéreo a Bahía Darwin, regresando a Puerto / Argentino, donde se pernoctó. A partir de ese momento el PA-12 y per sonal queda a órdenes de la Base Aeronaval Malvinas, cuyo Jefe era / el Capitán de Fragata ANSELMI.

El personal durante su permanencia en Puer to Argentino, se alojó en el buque A.R.A. BAHIA BUEN SUCESO.

Durante la permanencia en Malvinas y mien- tras el PA-12 estuvo en servicio, cumplió tareas de traslado de per- sonal, víveres y municiones, desplazamiento de armamentos y tropas,/ también estuvo afectado a tareas de observación y salvamento.

El 23/APR/82 llegó a la Isla el OX PEDRO / MELE, para efectuar relevo de parte de la tripulación, asimismo a // partir del 17/APR/82 se integró al Grupo, por orden Superior, el CI GIARDINO, perteneciente al Grupo de Paracaidistas de Búsqueda y Res- cate con asiento en la Base Aeronaval Comandante Espora, el mismo // día 23 el PR VITORELLO se replegó a Río Grande, haciéndose cargo del PA-13.

A partir del 26/APR/82 se hizo cargo del / Helicóptero PUMA PA-12 el SP JORGE OMAR ETCHETTO como Comandante, el OX PEDRO MELE como Copiloto, el AT JORGE ABEL CARLOTTO como Mecánico y el CI ORESTE MEGARO como Ayudante de Mecánico.

Desde el 26 al 30 de Abril se efectuaron / vuelos de traslado de carga y tropas desde Puerto Argentino hasta Ba hía Elefante, reconocimientos de estancias con Comandos de Infante-/ ría de Marina a efectos de realizar Censo Poblacional y de Inteligen cia, se efectuó traslado de población civil desde Puerto Argentino / hasta Bahía Zorro.

///--

PREFECTURA NAVAL ARGENTINA

///--

El 01/MAY/82 se decola de Puerto Argentino a las 1400 horas, con destino al Cabo San Felipe, a efectos realizar barridas de radar para detectar blancos navales enemigos, en dicha / circunstancia se produce el ataque de aviones SEA HARRIER al aero-// puerto, simultáneamente el Helicóptero PA-12 fué atacado por fuerzas propias de tierra, no produciéndose ningún daño, debiendo por ese mo tivo efectuar un aterrizaje en las inmediaciones de Cabo San Felipe, debido a las contínuas incursiones enemigas, luego de dos o tres in- tentos fallidos, se avistó al enemigo en forma visual, dada la proxi- midad de tres barcos de la flota invasora, calculándose que se encon traban a una distancia de 10/15 millas de Puerto Argentino, comunica da la novedad, se aterriza en el helipuerto designado a las 1515 ho- ras.

El 02/MAY/82 se decola de Puerto Argentino a las 1020 horas con destino a Estancia Douglas, con la misión de re coger a Comandos de Infantería de Marina que se encontraban en dicho establecimiento, prosiguiendo viaje posteriormente a Bahía Elefante donde se retiraron repuestos de radar, regresando a Puerto Argentino a las 1240 horas.

El 03/MAY/82 se decoló de Puerto Argentino a las 1445 horas a efectos prestar apoyo de rescate a dos aeronaves de la A.R.A. en emergencia, una de ellas se precipitó a tierra en // proximidades de la pista de Puerto Argentino, observándose su total destrucción, se aterriza de regreso a las 1520 horas, efectuada la / inspección post-vuelo, se verificó que se había producido en el heli cóptero, una pérdida de líquido hidráulico del Grupo Izquierdo, moti vo por el cual no se pudo cumplir una comisión ordenada, que consis- tía en internarse 50 millas náuticas en el mar y efectuar barrido / de radar, para ubicar la posición de la flota enemiga.

Debido a que todas las palamentas y lubri- cantes de la máquina fueron destruídos por el incendio producido en/ el hangar Aeronaval Islas Malvinas, sito en el Aeropuerto de Puerto Argentino después del ataque del 01/MAY/82, se consiguió de la Fuer- za Ejército líquido hidráulico, quedando posteriormente en servicio el Helicóptero PA-12.

El día 04/MAY/82 se efectúa desde Puerto / Argentino a Bahía Elefante, traslado de material, pernoctándose en / el lugar, el día 5 de Mayo no se realizó ninguna actividad por condi ciones meteorológicas adversas.

El 07/MAY/82 a las 0930 horas se decola d Bahía Elefante con la misión de efectuar barridos de radar, desde l costa norte de la Isla Soledad hacia el mar, con el fin de detectar blancos enemigos, aterrizando de regreso a las 1100 horas sin nove- dad. El mismo día a las 1550 horas se decola de Puerto Argentino co destino Isla Speewell, trasladando un Grupo de Comandos y observar

///-

PREFECTURA NAVAL ARGENTINA

///--

la posición de un buque que se encontraba en el puerto de la mencionada isla, cumplido el objetivo se regresa a Puerto Argentino, donde se aterriza a las 1745 horas.

El día 08/MAY/82 se decola de Puerto Argentino siendo las 0850 horas con destino Isla Speewell, llevando a una tripulación de la Armada para el traslado del buque amarrado en la / mencionada isla y recoger a los Comandos dejados el día anterior, aterrizando en destino a las 0955 horas, decolándose a las 1230 horas / con la misión de verificar la presencia de posibles buques enemigos/ en el Estrecho de San Carlos, durante el trayecto se observa la presencia de un buque Argentino y otro no identificado, se informó tal situación y se recibe la orden que se lo identifique, resultando de dicha observación que ambos buques eran Argentinos. Se aterriza en / Puerto Argentino a las 1345 horas. A las 1530 horas del mismo día se decola con destino Bahía Baja a efectos de reconocer un posible bu-/ que enemigo fondeado en esa zona, arribando al lugar se constató que el buque era un mercante argentino, regresando al lugar de asiento a las 1710 horas, esta última misión fué realizada con el apoyo de dos helicópteros artillados del Ejército.

En la madrugada del día 09/MAY/82 y en circunstancias en que se encontraba estacionado en inmediaciones del // hangar Bear al oeste de la ciudad de Puerto Argentino, el PA-12 su-/ frió averías como consecuencia del bombardeo naval llevado a cabo // por la escuadra inglesa, de la inspección efectuada se pudo compro-/ bar las siguientes averías: rotura de 4 tuberías rígidas de alimentación y retorno del servo actuador del rotor de cola, con deformación de los niples de conexión y rotura de la cuaderna que sujeta dichos niples a la estructura del pylón del cono de cola, rotura de dos cables de comando que gobiernan la válvula distribuidora del servo del rotor de cola, estos cables están cortados a la altura del pylón, rotura por impactos de tres palas del rotor de cola, rotura de los dos soportes del patín de cola, impactos múltiples en la estructura del/ pylón del cono de cola, interesando cuadernas y largueros del mismo, por efectos de la onda expansiva de la explosión fué arrancada la ventanilla de emergencia fuera de su marco, como así también se descarriló fuera de su guía la puerta lateral derecha, arrancando también una de sus ventanillas. A partir de ese momento el helicóptorp queda fuera de servicio.

El Comando y la tripulación fué evacuada / al continente, arribando a la Capital Federal el 15/MAY/82 sin novedad.

TOTAL DE HORAS VOLADAS: 73,5

PREFECTURA NAVAL ARGENTINA

PERSONAL DESTACADO EN EL TEATRO DE OPERACIONES MALVINAS QUE INTEGRARON TRIPULACIONES DE VUELO Y MANTENIMIENTO, PERTENECIENTES A LOS AVIONES SHORT SKYVAN "PA-50" - "PA-54" Y HELICOPTERO PUMA "PA-12"

PERSONAL SUPERIOR

PRCGGEAV	900.929	PEDRO E. GOMEZ
PRCGGEAV	901.040	ADALBERTO E. VITORELLO
SPCGGEAV	901.166	ALBERTO A. MARATEA
SPCGGEAV	901.172	RAUL NOVO
SPCGGEAV	901.452	JORGE A. ETCHETTO
OPCGGEAV	902.017	GUILLERMO E. BLANCH FLOWER
OXCGGEAV	902.153	PEDRO MELE
OXCGGEAV	902.199	LUIS H. BERTA
OXCGGEAV	902.200	RICARDO A. BLANCO
OXCCTGTV	908.529	GISBERTO CUPO

PERSONAL SUBALTERNO

ASCGAE	918.312	DAVID E. TOLEDO
ATCGAE	924.618	RICARDO R. VELAZQUEZ
ATCGAE	926.238	JOSE M. ZAPATA
ATCGAE	926.044	JORGE A. CARLOTTO
ATCGAE	927.909	ALBERTO RAYMON
ATCGAE	926.235	SERGIO R. VILLALBA
CICGAE	935.895	ORESTE MEGARO

PERSONAL CIVIL

TEC. I	955.081	PABLO A. PROCOPIO
TEC. I	955.820	RUBEN S. MERENGONE

PREFECTURA NAVAL ARGENTINA

HISTORIA DE LOS ACONTECIMIENTOS

GRUPO AEREO EN RIO GRANDE Y RIO GALLEGOS

Avión SHORT SKYVAN PA-52:

Por orden del señor Prefecto Nacional Naval el día 29/APR/82 decoló de Aeroparque el avión mencionado con destino a Río Grande, para ser afectado a tareas de Búsqueda y Rescate.

Durante su permanencia en el Teatro de Operaciones del Atlántico Sur la aeronave realizó diversas comisiones / entre las ciudades de Río Gallegos, Ushuaia y su aeródromo de asiento en Río Grande. Efectuó diversos vuelos de traslado de personal, / materiales varios, material bélico y de control costero, el traslado del personal mencionado consistía principalmente en Infantes de Marina. Independientemente de ello, se realizaron en varias oportunidades operaciones de Búsqueda y Rescate de pilotos de la Fuerza Aérea y de la Armada, eyectados en el mar.

También realizaron diversas tareas de control de frontera, dichas tareas se efectuaron hasta el día 25 de Junio, en que se ordena el repliegue de la aeronave a su lugar de origen, donde aterrizó sin novedad el 26 de Junio a las 1430 horas.

TOTAL DE HORAS VOLADAS: 63,5

Avión SHORT SKYVAN PA-51:

Debido al refuerzo dispuesto a la zona sur por el COATLANSUR, el día 8 de Abril se dispuso que decolara de Aeroparque el citado avión con destino a Río Gallegos, afectado a tareas de Búsqueda y Rescate, durante su permanencia en el sur, la mencionada aeronave realizó misiones entre dicha ciudad, Río Grande y Ushuaia, las misiones consistieron principalmente en traslado de personal de/ Infantería de Marina, transporte de material (pertrechos bélicos y / munición), también realizó misiones de apoyo a las escuadrillas de / la Fuerza Aérea y de la Armada que realizaban acciones operativas en Malvinas. Las mismas consistían en adelantarse cien millas náuticas mar adentro y esperar el regreso de las mencionadas escuadrillas. La aeronave estuvo realizando alternativamente dichas tareas hasta el / día 29 de Junio en que se le ordena su repliegue a Buenos Aires, // arribando a Aeroparque a las 1340 horas.

TOTAL DE HORAS VOLADAS: 103,3

Helicóptero PUMA PA-11:

Cumplimentando lo ordenado por el señor // Prefecto Nacional Naval el día 17 de Abril a las 1700 horas decoló / del Helipuerto el PA-11 con destino a San Julián en primer término,/

///--

///--

asignándoselo posteriormente como base Río Gallegos, durante su permanencia en la zona sur el mencionado helicóptero realizó diversas comisiones al Aeropuerto de Río Grande y Ushuaia, al Destacamento PNA MOAT y Destacamento PNA ALMANZA, realizándose traslado de personal,/ patrullajes aeroterrestres y traslado de material clasificado.

Realizó además reconocimiento marítimo con el objeto de ubicar al buque A.R.A. "AVISO SOBRAL", salidas de Búsqueda y Rescate a pilotos de la Fuerza Aérea y de la Armada, que regresaban de operaciones cumplidas en el Teatro de Operaciones Malvinas.

Efectuó además comisiones realizando corridas para el reglaje de mira de los cañones de baterías antiaéreas // costeras, pertenecientes a la Infantería de Marina.

Se realizaron todas las tareas enunciadas/ precedentemente hasta el día 15 de Junio, fecha en que se quedó a órdenes hasta el día 19 de Junio, que recibió la orden del repliegue a Buenos Aires, aterrizando en Helipuerto PNA el día 20 de Junio a las 2215 horas.

TOTAL DE HORAS VOLADAS: 54,0

Helicóptero PUMA PA-13:

El citado Helicóptero, por orden del señor Prefecto Nacional Naval decoló del Helipuerto PNA en Buenos Aires el día 11 de Abril a las 1145 horas con destino a Río Grande, lugar donde aterrizó sin novedad. Entre las diversas operaciones a que estuvo afectado realizó comisiones de Búsqueda y Rescate en apoyo a las escuadrillas de ataque de la A.R.A. que regresaban de efectuar misiones/ nes en las Islas Malvinas, misiones de traslado de personal y de material clasificado, entrega de claves a los buques "GENERAL BELGRANO" y "AVISO SOMELLERA", traslado de personal de Infantería de Marina a establecimientos de la zona, quienes realizaron registros en ellos.

Se intentó realizar un reconocimiento en / la Isla de los Estados, con el objeto de verificar alguna bahía donde pudiera existir lugares aptos para las operaciones de desembarco y reaprovisionamiento, misión que no pudo completarse debido a que / por razones de mala meteorología en el Estrecho de LE MAIRE se debió retornar a Río Grande. El mencionado Helicóptero estuvo afectado a / las tareas enunciadas en forma aperiódica y tanto en horas diurnas / como nocturnas, hasta el día en que se recibió la orden de efectuar el repliegue a Buenos Aires, arribando al Helipuerto PNA el día 26 / de Junio.

TOTALL DE HORAS VOLADAS: 67,5

...FECTURA NAVAL ARGENTINA

...ONAVES

...SONAL DESTACADO EN EL TEATRO DE OPERACIONES ATLANTICO SUR QUE IN-...GRARON TRIPULACIONES DE VUELO Y MANTENIMIENTO PERTENECIENTES A LOS ...IONES SHORT SKYVAN "PA-51" - "PA-52" Y HELICOPTEROS PUMA "PA-11" Y ...A-13".

...SONAL SUPERIOR

CGGEAV	900.929	PEDRO E. GOMEZ
CGGEAV	901.040	ADALBERTO E. VITORELLO
CGGEAV	900.958	RAUL H. AGUSTI
CGGEAV	901.166	ALBERTO A. MARATEA
CGGEAV	901.172	RAUL NOVO
CGGEAV	901.228	ALEJANDRO D. D'AGOSTINO
CGGEAV	901.250	RAUL A. LANZI
CGGEAV	901.452	JORGE O. ETCHETTO
CGGEAV	901.459	MIGUEL A. HEREDIA
CGGEAV	901.976	DANIEL H. LAMBERT
CGGEAV	902.017	GUILLERMO E. BLANCH FLOWER
CGGEAV	902.153	PEDRO MELE
CGGEAV	902.181	MIGUEL A. SUÑE
CGGEAV	902.228	CARLOS E. JIRECEK
CGGEAV	902.199	LUIS H. BERTA
CGGEAV	902.200	RICARDO A. BLANCO
CGTGTV	908.529	GISBERTO CUPO

...RSONAL SUBALTERNO

ICGAE	916.710	DAVID E. TOLEDO
SCGAE	918.312	RIOS RAMON E. PESOA
SCGAE	951.379	JUSTO E. PIEDRABUENA
SCGAE	918.915	MANUEL AGUILERA
SCGAE	918.988	PAULINO ZARATE
SCGAE	918.924	EUGENIO R. BAREIRO
TCGAE	943.030	ERNESTO J. CEDRON
TCGAE	924.618	RICARDO R. VELAZQUEZ
TCGAE	926.238	JOSE M. ZAPATA
TCGAE	926.044	JORGE A. CARLOTTO
TCGAE	927.909	ALBERTO RAIMON
TCGAE	922.673	HUGO R. ALFONSO
TCGAE	926.235	SERGIO R. VILLALBA
TCGAE	921.256	ADOLFO R. FERNANDEZ
ICGAE	931.499	DANIEL A. GONZALEZ
ICGAE	935.895	ORESTE MEGARO

///--

///--

PERSONAL CIVIL

SOR.C.II	ANGEL MARTINEZ
TEC.C.I	RUBEN MEREGONE
TEC.C.I	PABLO PROCOPIO
TEC.C.I	RODOLFO CIMALANDO
TEC.C.I	JORGE ALVAREZ
TEC.C.I	PABLO COLMAN

OBSERVACIONES: En la presente relación se incluye Personal Superior y Subalterno que prestó servicios en Malvinas, el que luego de replegado al continente fué afectado al T.O.A.S.

PREFECTURA NAVAL ARGENTINA

HISTORIA DE LOS ACONTECIMIENTOS

CONTROL RIO DE LA PLATA:

Con motivo de la gesta de las Malvinas y / ante las presiones diplomáticas, económicas y de fuerza emprendidas por el Reino Unido de Gran Bretaña, la Prefectura Naval Argentina adoptó medidas preventivas para asegurar la libre navegabilidad de // los Canales de Acceso a los Puertos del Litoral Marítimo y Fluvial,/ ante eventuales actos de sabotaje provocados por oficialidad y/o tripulación de buques ingleses y/o banderas de conveniencia.

Por tal causa con fecha 9 de Abril la PNA/ confeccionó la Orden de Operaciones Nº 02 "S"/82 -OPERACION ALERTA-, en ejecución en jurisdicción de las Prefecturas de Zona Río de la // Plata, Delta, Bajo Paraná y Atlántico Norte, teniendo como misión embarcar una Dotación de Acompañamiento en todo buque de entrada y/o / salida de bandera inglesa y/o conveniencia de oficialidad inglesa, / con el objeto de velar por la libre navegación de los Canales de Acceso.

Esta Fuerza estaba integrada por un Oficial PNA orientado en navegación y 8/10 hombres del personal subalterno con la misión de ejecutar tareas de seguridad y vigilancia a-/ bordo de los buques de ultramar en los siguientes puntos vitales: // puente, kingston, servo motor timón, caja de cadenas, etc. Dicho /// Plan estuvo en ejecución hasta el 30 de Abril, oportunidad en que entró en vigencia el PLAN DE OPERACIONES COARENAFLU Nº 01 "S"/82 REF.: LEON I, cuya misión consistía en ejercer el control total de la navegación en el Río de la Plata Interior a partir del acceso al mismo / (línea imaginaria que une los puntos geográficos entre Punta Rasa y Punta del Este), a fin de mantener expeditos los canales de navega-/ ción en todos los puertos.

El señor Prefecto de Zona Río de la Plata integra el Estado Mayor y la Prefectura Naval Argentina afecta a dicho Operativo los Guardacostas PNA GC-21 "LYNCH", GC-22 "TOLL", GC-65 "MARTIN GARCIA", GC-66 "RIO LUJAN", GC-70 "RIO DE LA PLATA, GC-71 "LA PLATA" y GC-72 "BUENOS AIRES", como así también personal supe-// rior y subalterno para integrar las dotaciones de acompañamiento, // discriminados en un Oficial Superior, seis Oficiales Jefes, 89 Ofi-/ ciales Subalternos y 339 hombres del personal subalterno.

Al ser puesto en ejecución el mencionado / Plan, COARENAFLU dispuso que personal y medios de la División Salvamento y Buceo, que integraban la fuerza de apoyo prevista, quede a / órdenes para el caso de ser necesarios sus servicios, ordenando además un remolcador de la Secretaría de Intereses Marítimos a órdenes de la mencionada División para ser utilizado en caso de ser necesa-/ rio. Fué afectdo el remolcador "QUICHUA".

///--

PREFECTURA NAVAL ARGENTINA

///--

La Prefectura de Zona Río de la Plata confeccionó un Operativo Contribuyente al Plan LEON I, elaborando la Orden de Operaciones PZRP Nº 01 "S"/82 "TAURO".

Las Dotaciones de Acompañamiento para cada buque se integró con 2 Oficiales Subalternos y 6 hombres del personal subalterno, embarcando en cada buque extranjero que navegaba por el Río de la Plata y hacia Puertos del Paraná.

Esta custodia se realizó desde Recalada a Puertos del Río de la Plata y Río Paraná, de Puertos del Río de la / Plata y Puertos del Río Paraná hasta Recalada o Fragata Libertad (Zona Control), como así también entre Puertos del Río de la Plata y // Río Paraná. Las operaciones se iniciaron el 1º de Mayo, asignándose dotaciones a buques extranjeros procedentes del exterior y a buques/ extranjeros hacia el exterior.

COARENAFLU ofreció colaboración para puesta a punto de los equipos electrónicos de los Guardacostas tipo 64,/ efectuándose por tal motivo una reunión en la Prefectura de Zona Río de la Plata el día 29 de Mayo. A la misma concurrieron el Jefe del / Departamento Comunicaciones y el PR PEDRO CASTANO, resolviéndose que el Departamento Comunicaciones requeriría de la Armada los repuestos de los cuales no existía stock o no lo poseía el concesionario del / "service", en tanto que las reparaciones en sí, se harían por intermedio del adjudicatario de la licitación respectiva. Todo con intervención de la División Logística de la Prefectura de Zona Río de la Plata.

Por orden COARENAFLU, a partir del 25 de / Junio, permanecen en servicio nueve Dotaciones de Acompañamiento, // reintegrándose el resto del personal a sus respectivos destinos.

El día 28 de Junio a las 1230 horas se hizo presente en la Prefectura de Zona Río de la Plata el Contraalmi-/ rante Don CARLOS A VAIHINGER a efectos de despedirse de la Plana Mayor de la citada Jefatura, SS.OO del Contrase y Capitanes de los /// Guardacostas afectados al Operativo. El mencionado Oficial Superior de la A.R.A. concurrió acompañado por el Jefe de su Estado Mayor Capitán de Navío JOSE F. MARTINEZ y seis Oficiales Jefes de la A.R.A / integrantes del mismo.

El citado Almirante saludó a los Oficiales Jefes y Oficiales Subalternos, dirigiéndoles posteriormente la palabra en relación a las operaciones llevadas a cabo, agradeciendo la / colaboración prestada por la Institución, entregando a cada uno de / los Oficiales participantes de un diploma alusivo, como testimonio / de reconocimiento.

Por Oficio ANFL,OE Nº 24 "S"/82, enviado / al señor Prefecto Nacional Naval, destacó el Contraalmirante CARLOS A. VAIHINGER el espíritu de colaboración demostrado en todo momento

///--

///--

y la predisposición puesta de manifiesto en cada tarea desarrollada para cumplir con eficiencia, por el personal superior y subalterno / afectado al Operativo LEON I. Además, expresó que lo realizado en este Operativo ha demostrado en plenitud la factibilidad de realizar / operaciones conjuntas, delimitando claramente funciones y sirviendo de estímulo para continuar e incrementar sin pausa el adiestramiento y perfeccionamiento profesional.

El día 3 de Julio por orden Superior se desafectó del Operativo a 25 hombres de la División Patrullaje, reintegrándose a la mencionada División el día 5 de Julio a 0700 horas, debiendo mantener el mencionado Organismo cinco hombres en apresto desde esa fecha, ya que por orden de JEMAYOAR se reducen las Dotaciones de Acompañamiento a una en el Puerto de Buenos Aires y otra en Ensenada, disponiéndose en consecuencia el repliegue de los SS.OO.

PREFECTURA NAVAL ARGENTINA

HISTORIA DE LOS ACONTECIMIENTOS

CONTROL RIA DE BAHIA BLANCA:

Con fecha 9 de Abril la Prefectura Naval / Argentina confeccionó la Orden de Operaciones Nº 02 "S"/82 -OPERA-// CION ALERTAS en ejecución en jurisdicción de las Prefecturas de Zona Río de la Plata, Delta, Bajo Paraná y Atlántico Norte, teniendo como misión embarcar una Dotación de Acompañamiento en todo buque de en-/ trada y/o salida de bandera inglesa y/o conveniencia de oficialidad/ inglesa, con el objeto de asegurar la libre navegación de los Cana-/ les de Acceso.

Al asumir el Comandante Naval de este Puer to, dispone que todos los buques que ingresen a la Ría, lleven Dota-ciones de Acompañamiento, sean Argentinos o extranjeros, lo que im-/ plicó la necesidad de reforzar la dotación de la Prefectura Bahía // Blanca, situación que el Prefecto de Zona Atlántico Norte impone al/ Comandante Naval de Puerto.

El día 27 de Abril COPERVALES dispone que/ fuera reforzada la dotación de la Prefectura Bahía Blanca, a efectos de la vigilancia en buques en tránsito por el Canal de Acceso al /// puerto local.

Dicha orden fué cumplimentada el día 29 a las 1800 horas, afectándose 4 Oficiales Subalternos y 30 hombres del personal subalterno.

El personal estuvo afectado permanentemen-te a las tareas de acompañamiento de buques hasta el día 25 de Junio de 1982, en que se dió la orden de repliegue a sus lugares de origen.

PREFECTURA NAVAL ARGENTINA

HISTORIA DE LOS ACONTECIMIENTOS

OTROS HECHOS:

Para el eficaz cumplimiento de las tareas ordenadas se tuvo que comisionar en diferentes oportunidades a personal técnico especializado, tanto al Teatro de Operaciones Atlántico Sur, como al Teatro de Operaciones Malvinas, dicho personal tuvo a / su cargo tareas de reparaciones que no pudieron efectuarse con personal propio de las embarcaciones y aeronaves, como así también el mantenimiento y/o service imprescindible.

Al Teatro de Operaciones Atlántico Sur, // fueron comisionados en varias oportunidades el SPCGGEMA JULIO CINGOLANI que acompañó entre el 6 al 12/APR/82 al PNA GC-83 "RIO IGUAZU" entre Buenos Aires y Puerto Deseado, permaneciendo entre el 29/APR/82 y el 08/MAY/82 en Santa Cruz, realizando el service de los Guardacostas GC-73, GC-77 y GC-79. El día 12/MAY/82 se trasladó a Puerto Deseado en donde permaneció hasta el 19/MAY/82, contando en esta última oportunidad con la colaboración del SPCGGEMACA DANIEL FLORENTINO LEZCANO.

El OACCTGET PATRICIO JORGE IGLESIAS entre/ el 12/MAY y el 16/JUN/82 realizó diversas comisiones del servicio // con el fin de efectuar reparaciones varias en diferentes Guardacos-/ tas en operaciones, siendo acompañado por el AT MEDINA y el Operario Civil PANCRAZZI.

El SPCGGEMACA JULIO CINGOLANI, el SPCGGEMACA DANIEL F. LEZCANO, OXCCTGEL GUSTAVO SANTOS y el AS OMAR JUANOLA / tuvieron que desplazarse en varias oportunidades a las Islas Malvi-/ nas, para subsanar inconvenientes técnicos que se habían producido / en los Guardacostas.

El Departamento Aviación comisionó al Teatro de Operaciones Malvinas personal subalterno y personal civil para efectuar tareas de mantenimiento y reparaciones en las aeronaves y helicópteros comisionados. Integraron dicha dotación el ASCGAE RAMON RIOS PESOA, ATCGAE RICARDO VELAZQUEZ, ATCGAE JOSE MARIO ZAPATA, ATCGAE JORGE A. CARLOTTO, ATCGAE ALBERTO RAIMON, ATCGAE SERGIO R. VILLALBA y CICGAE ORESTES MEGARO. TEC. I PABLO A. PROCOPIO Y TEC. I RUBEN S. MERENGONE.

Con el objeto mencionado precedentemente / fué comisionado el siguiente personal subalterno al Teatro de Operaciones del Atlántico Sur: ASCGAE RAMON RIO PESOA, ASCGAE JUSTO PIE-/ DRABUENA, ASCGAE HECTOR MARTINO, ASCGAE CARLOS AYALA, ATCGAE ERNESTO CEDRON, ATCGAE JORGE CARLOTTO, ATCGAE SERGIO VILLALBA, ATCGAE ALBERTO RAIMON, ATCGAE JOSE AGUIRRE, CICGAE MANUEL LOPEZ, CSCGAE RESTITUTO AQUINO; Personal civil RUBEN MERENGONE y PABLO PROCOPIO.

///--

PREFECTURA NAVAL ARGENTINA

///--

El día 30/APR/82 se declaró en emergencia/ un Helicóptero BELL-U-H del Ejército Argentino y que presumiblemente habría caído a las aguas en el Golfo de San Jorge, de inmediato la / Dependencia jurisdiccional con medios terrestres y embarcaciones iniciaron la búsqueda, que tuvo como resultado hallar material del Helicóptero en EGA, a una distancia aproximada de diez kilómetros al sur de Caleta Olivia, de inmediato se inició la búsqueda de sobrevivientes en un radio aproximado a una milla, posteriormente se extrajo material de la máquina que emergía y cadáveres del personal militar // que tripulaba la máquina siniestrada. Dichos trabajos continuaron // hasta el día 02/MAY/82 y durante los mismos se recuperó partes principales del Helicóptero, como así también armamento consistente en / una ametralladora antiaérea MAG, pistolas BROWNING, restos de FAL, / todo fué entregado a las Autoridades Militares correspondientes.

La máquina en cuestión efectuaba un vuelo de instrucción habiendo decolado de Caleta Olivia a las 0800 horas / del día 30/APR/82, la tripulación estaba compuesta por el Coronel de Infantería CLODOVEO MIGUEL ANGEL AREVALO, Teniente Primero de Infantería ROBERTO REMI SOSA, Teniente de Infantería Helicopterista MARCOS ANTONIO FASSIO, Sargento Mecánico de Aviación PEDRO ANDRES CAMPOS, Cabo 1º Mecánico de Aviación NESTOR DANIEL BARRIOS, Soldados // Clase 1963 MARCELO GUSTAVO CINI, MARCIAL JESUS ARTEMIO, LUIS FERNANDO SIEYRA, OSCAR C. MILLAPI y DANIEL ALBERTO PALAVECINO.

El día 24/MAY/82 la Fuerza Aérea Argentina solicita a la Prefectura Comodoro Rivadavia efectuar ligazón con los buques que operan en el área GOLFO SAN JORGE, a fin de constatar el posible avistaje de un avión PUCARA de esa Fuerza, declarado en emergencia.

De inmediato se estableció enlace con los pesqueros; el buque HARENGUS que navegaba a la altura del Faro San / Gregorio; el CONARPESA III en zona de pesca en proximidades de Isla Tovo y pesqueros costeros a la altura de Caleta Cordova. Todos informaron no haber observado ninguna anormalidad. Sin perjuicio de lo enunciado la Dependencia jurisdiccional despacha patrullas terrestres y marítimas. Toda la búsqueda transcurre sin novedad hasta el día 26 MAY/82 en que se hallaron restos de fuselaje y ala de avión, aproximadamente a mil metros de la costa y a la altura de PUNTA BAUZA. Se inició rastreo submarino, ubicándose parte del mismo a aproximadamente a diez (10) metros de profundidad. Se continuan las tareas hasta el día 29/MAY/82. Durante las mismas se rescataron diversas partes / del avión PUCARA, entre ellos la cabina, encontrándose dentro de la misma restos humanos. Se rescató asimismo parte del tren de aterrizaje (rueda de proa). Todo lo rescatado fué entregado a personal de la Fuerza Aérea Argentina.

PREFECTURA NAVAL ARGENTINA

///--

El día 05/MAY/82 a horas 0130, por orden superior zarpó del Puerto de Ushuaía la lancha del Servicio de // Practicaje "SP-23" con destino a BAHIA SLOGGETT, en apoyo del buque A.R.A. "GURRUCHAGA", que traía a su bordo sobrevivientes del ex-Crucero A.R.A. "GENERAL BELGRANO".

En la embarcación del servicio de practicaje se embarcó Personal médico y auxiliar de medicina para la atención de los sobrevivientes del Crucero, que transportaba el // "GURRUCHAGA".

PREFECTURA NAVAL ARGENTINA

BAJAS Y HERIDOS DEL PERSONAL P.N.A.

BAJAS

MOCCNA -M.R. 931.028- JORGE EDUARDO LOPEZ, conductor del vehículo PNA "CTR TT-24" embarcado en el buque A.R.A. "ISLAS DE LOS ESTADOS", hundido el día 10 de Mayo de 1982 en el Es-/trecho de San Carlos -Islas Malvinas-. El citado subalterno figura / como desaparecido, presuntamente fallecido.

CSCGNA -M.R. 928.158- JULIO CESAR BENITEZ, tripulante del Guardacostas PNA GC-83 "RIO IGUAZU". El nombrado su-/balterno falleció debido a las heridas producidas por el ataque de / aviones SEA HARRIER al Guardacostas, hecho producido el 22/MAY/82, a proximadamente a las 0825 horas, en inmediaciones de la Bahía Buttón en las Islas Malvinas (10 millas náuticas al Este de Puerto Darwin).

HERIDOS

OPCGGENA -M.R. 901.970 GABINO O GONZALEZ, ATCGSG -M.R. 921.957- JUAN JOSE BACCARO y el CSCGSG -M.R. 927.595- / CARLOS ALBERTO BENGOECHEA, todos heridos al producirse el 22/MAY/82 el ataque de aviones SEA HARRIER al Guardacostas PNA GC-83 "RIO IGUA ZU", siendo aproximadamente las 0825 horas.

CSCGNA -927.300- ANTONIO GRIGOLATTO, herido el 1º de Mayo en las Islas Malvinas. El subalterno mencionado era integrante de la tripulación del PNA GC-82 "ISLAS MALVINAS", embarcación que fué atacada por un helicóptero inglés en oportunidad de navegar de regreso de una misión encomendada, siendo aproximadamente / las 0800 horas, en proximidades de Puerto Argentino.

12

PREFECTURA NAVAL ARGENTINA

MATERIALES REQUERIDOS DURANTE EL CONFLICTO

El 20/APR/82 el Jefe de Grupo PNA en Malvinas solicita la provisión de carpas térmicas y sacos de dormir para 40 personas, el mismo día se le comunicó que los requerimientos logísticos debían ser efectuados ante las Autoridades Navales que operan / en las Islas Malvinas.

El Jefe de Grupo solicita el 24/APR/82 provisión para 39 personas, de overoles zona sur o equipos raulitos, habiéndose remitido lo solicitado el día 25/APR/82.

El mismo Oficial Jefe solicita el 30/APR/82 la provisión de veinte (20) fusiles F.A.L. PARA, fornituras comple-// tas, antióxido, lubrilina, diez (10) cascos, treinta y cinco (35) antiparras, la misma cantidad de Parkas verdes y veinte (20) pares de / guantes, habiéndose remitido lo requerido el 01/MAY/82. Dicho mate-// rial fué embarcado en avión A.R.A. vía Río Grande, pero el mismo no / llegó a las Islas Malvinas, ya que razones operativas impidieron su / traslado de Río Grande a Malvinas, siendo el material recuperado y en poder de la P.N.A.

El 15/MAY/82 CONAVINAS solicita filtros enfriador aceite, válvula termostática y bomba agua mar, motogenerado-/ res, inflador boto. Remitiéndose lo solicitado el día 16/MAY/82.

El 28/MAY/82 el señor Prefecto Nacional Naval solicitó al Comandante de Operaciones del Atlántico Sur la provisión de ocho (8) lanzadores de misiles antiaéreos portátiles, con munición de reserva, tipo "SA-7" "BOW-PIPE" o similar, para ser provistos a los Guardacostas PNA en operaciones en el TOAS. Dicho requeri-/ miento no fué satisfecho.

El 28/APR/82 COARENAFLU dispuso la instalación de equipos VHF SAILOR y provisión de antenas en los Guardacostas PNA GC-21 "LYNCH" y PNA GC-22 "TOLL", dicha tarea estuvo a cargo de / DIELECTRONVAL.

El 11/JUN/82 JESERCOMVALES solicitó a la P. N.A. en calidad de préstamo, transreceptor VHF/FM SAILOR RT 144 con / fuente de alimentación y antena. Dicho pedido fué cumplimentado el 12 JUN/82.

B

PREFECTURA NAVAL ARGENTINA

MATERIAL PERDIDO

Guardacostas PNA GC-82 "ISLAS MALVINAS", apresado por las Fuerzas Inglesas invasoras.

Guardacostas PNA GC-83 "RIO IGUAZU" embicado en las Islas Malvinas, luego de sufrir un ataque de aviones enemigos. Totalmente inutilizado.

Avión SHORT SKYVAN PA-50 totalmente des-// truído por acción conjunta de Comandos Ingleses y fuego aeronaval.

Avión SHORT SKYVAN PA-54 averiado en tie-/ rra, en poder de las Fuerzas de ocupación Inglesas.

Helicóptero PUMA PA-12 averíado en tierra, en poder de Fuerzas de ocupación Inglesas. La avería se produjo por bombardeo naval.

VARIOS

Armamento provisto a los integrantes de // los Guardacostas y elementos personales de los mismos.

Armas largas y armamento personal del Jefe del Grupo PNA en Malvinas y de la Agrupación Albatros.

Materiales varios pertenecientes al cargo de la División Salvamento y Buceo consistente en: dos (2) trajos secos de neoprene c/capuchas, dos(2) aletas antonal, dos (2) luneta Pinocchio, dos (2) botellones Scubapro, un compresor de Alta, dos pa-/ res de guantes, una cinta con diez plomos, dos válvulas pulmo-automáticas.

Abordo de los Guardacostas mencionados se encontraban medicamentos provistos por el Departamento Sanidad, equipos especiales provistos por la División Suministros PNA, armamento y munición provisto por la Dirección del Material.

Además se perdió diversos equipos, materiales y repuestos del cargo del Departamento Aviación, que habían sido trasladados a Malvinas para ser usados por las aeronaves en comisión, parte de tales pérdidas fué como consecuencia del incendio que se // produjo el 1º de Mayo con motivo del ataque que sufrió Puerto Argentino. Dicho material se encontraba en un galpon que fué destruído por el fuego.

uu

PREFECTURA NAVAL ARGENTINA

RESUMEN ESTADISTICO DE HORAS Y MILLAS NAVEGADAS POR LOS GUARDACOSTAS Y HORAS DE VUELO DE LAS AERONAVES

TEATRO DE OPERACIONES MALVINAS (T.O.M.):

a) Guardacostas PNA GC-82 "ISLAS MALVINAS": 320 horas y 2.800 millas
b) Guardacostas PNA GC-83 "RIO IGUAZU": 300 horas y 2.600 millas
c) Avión SHORT SKYVAN "PA-50": 20,8 horas voladas
d) Avión SHORT SKYVAN "PA-54": 49,2 horas voladas
e) Helicóptero PUMA "PA-12": 73,5 horas voladas

TEATRO DE OPERACIONES ATLANTICO SUR (T.O.A.S.):

a) Guardacostas PNA GC-73 "CABO CORRIENTES": 250 horas y 2.300 millas
b) Guardacostas PNA GC-79 "RIO DESEADO": 60 horas y 500 millas
c) Guardacostas PNA GC-77 "GOLFO SAN MATIAS": 200 horas y 1.946 millas
d) Avión SHORT SKYVAN "PA-51": 103,3 horas voladas
e) Avión SHORT SKYVAN "PA-52": 63,5 horas voladas
f) Helicóptero PUMA "PA-11": 54,00 horas voladas
g) Helicóptero PUMA "PA-13": 67,5 horas voladas

OBSERVACIONES: En los Guardacostas se incluyen horas y millas navegadas desde sus bases; GC-82 y GC-83 desde Buenos Aires, GC-73 desde Mar del Plata y GC-77 desde San Antonio Oeste.

46

47

COMUNICADO DEL ESTADO MAYOR CONJUNTO NRO 90

EL ESTADO MAYOR CONJUNTO COMUNICA QUE EN LAS ACCIONES BÉLICAS LIBRADAS EN EL ÁREA MALVINAS, FUE ATACADO POR DOS AVIONES SEA-HARRIER EL GUARDACOSTA "RIO IGUAZU" DE LA PREFECTURA NAVAL ARGENTINA, EN MOMENTOS EN QUE CUMPLÍA UNA MISIÓN IMPUESTA POR EL COMANDO MILITAR DE MALVINAS.

DURANTE EL ENFRENTAMIENTO FUE DERRIBADO UNO DE LOS AVIONES POR EL FUEGO ANTIAÉREO DE LA DOTACIÓN.

COMO CONSECUENCIA DE LA AGRESIÓN LAS FUERZAS PROPIAS REGISTRARON UN MUERTO Y DOS HERIDOS, CIRCUNSTANCIA QUE YA HA SIDO PUESTA EN CONOCIMIENTO DE LOS RESPECTIVOS FAMILIARES.

10.15 - 26/5/82